Deutscher Bundestag **Drucksache 19/10389**
19. Wahlperiode 22.05.2019

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Torsten Herbst, Frank Sitta, Oliver Luksic, Daniela Kluckert, Bernd Reuther, Dr. Christian Jung, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Nicole Bauer, Jens Beeck, Mario Brandenburg (Südpfalz), Dr. Marco Buschmann, Hartmut Ebbing, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Otto Fricke, Thomas Hacker, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Katja Hessel, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Gyde Jensen, Thomas L. Kemmerich, Karsten Klein, Dr. Marcel Klinge, Pascal Kober, Carina Konrad, Konstantin Kuhle, Ulrich Lechte, Till Mansmann, Christoph Meyer, Roman Müller-Böhm, Dr. Martin Neumann, Frank Schäffler, Dr. Wieland Schinnenburg, Judith Skudelny, Bettina Stark-Watzinger, Michael Theurer, Stephan Thomae, Dr. Florian Toncar, Gerald Ullrich und der Fraktion der FDP

Einrichtung von temporären Seitenstreifenfreigaben auf Bundesautobahnen

Das Verkehrsaufkommen auf den Autobahnen in Deutschland steigt seit Jahren stetig. Laut der Verkehrsprognose 2030 des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) ist allein zwischen 2010 und 2030 mit einem Anstieg des Verkehrsaufkommens von 39 Prozent im Güterverkehr und von 10 Prozent im Personenverkehr zu rechnen (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/verkehrsprognose-2030-praesentation.pdf?__blob=publicationFile). Gleichzeitig erhöht sich die Bauzeit für den Neubau und die Erweiterung von Autobahnen, unter anderem aufgrund langwieriger Planungs- und Genehmigungsverfahren, Kapazitätsengpässen im Baugewerbe und komplexer umweltrechtlicher Vorgaben. Durch diese Gleichzeitigkeit einer wachsenden Verkehrsbelastung und längeren Bauzeiten erreichen immer mehr Autobahnabschnitte in Deutschland, insbesondere in Stoßzeiten, ihre Belastungsgrenze. Die Verkehrsbehörden der Länder haben in diesem Zusammenhang die Möglichkeit, auf Autobahnabschnitten mit Streckenbeeinflussungsanlagen (SBA) temporäre Seitenstreifenfreigaben (TSF) einzurichten. So können gezielt stark ausgelastete Strecken insbesondere in Ballungsräumen erweitert und damit die vorhandene Verkehrsinfrastruktur effektiver genutzt werden. Da Seitenstreifenfreigaben nach Angaben der Straßen- und Verkehrsmanagementbehörde des Landes Hessen („Hessen mobil") die Kapazität von Autobahnen um bis zu 25 Prozent erhöhen können, leisten diese damit einen Beitrag zur Staubekämpfung (https://mobil.hessen.de/sites/mobil.hessen.de/files/content-downloads/HLSV_Flyer_Temporäre_Seitenstreifenfreigabe.pdf).

So konnte nach Angaben von „Hessen mobil" auf der Autobahn 5 zwischen der Anschlussstelle Friedberg und dem Frankfurter Nordwestkreuz durch die Einrichtung einer TSF eine Einsparung von staubedingten Zeitverlusten von 3 000 Kfz-Stunden täglich erreicht werden. Dies entspräche einem volkswirtschaftlichen Nutzen von ca. 50 000 Euro. Dabei seien hinsichtlich der Verkehrssicherheit

keine negativen Veränderungen festgestellt worden – im Gegenteil: Die Unfallrate sei sogar um bis zu 35 Prozent gesenkt worden. Unter diesen Voraussetzungen ist eine TSF dementsprechend nicht nur ökonomisch, sondern durch einen verbesserten Verkehrsfluss auch ökologisch sinnvoll.

In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage, wie die Einrichtung und Überwachung von TSF nach der Reform der Bundesfernstraßenverwaltung ab dem Jahr 2021 geregelt sein wird. Da die Bundesautobahnen dann nicht mehr in Auftragsverwaltung durch die Länder, sondern in Bundesverwaltung geführt werden, ergeben sich konsequenterweise auch Auswirkungen auf temporäre Verkehrssteuerungsmaßnahmen. Im „Projektplan Straßenverkehrstelematik 2015“ des Bundes aus dem Jahr 2011 wurden bereits einmal die Realisierungspläne von Verkehrsbeeinflussungsanlagen wie auch der TSF bis zum Jahr 2015 festgehalten. Demnach wurde 2015 der Verkehr auf ca. 9 Prozent der Autobahnen durch SBA geregelt. Die TSF war dabei auf einer Strecke von 210 Kilometern möglich (www.bast.de/BASt_2017/DE/Verkehrstechnik/Fachthemen/v5-verkehrs beeinflussungsanlagen.html).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welchen Beitrag können temporäre Seitenstreifenfreigaben nach Auffassung der Bundesregierung zur Kapazitätserweiterung von Autobahnen leisten?
2. Wie viele temporäre Seitenstreifenfreigaben wurden nach Kenntnis der Bundesregierung in den vergangenen zehn Jahren auf den Bundesautobahnen eingerichtet (bitte nach Bundesland und Jahr aufschlüsseln)?
3. Für welche durchschnittliche Dauer wurden die in den vergangenen zehn Jahren eingerichteten temporären Seitenstreifenfreigaben nach Kenntnis der Bundesregierung betrieben (bitte nach Bundesland und Jahr aufschlüsseln)?
4. Welche wissenschaftlichen Untersuchungen hinsichtlich der Vermeidung von Staugefahr und Staubildung, volkswirtschaftlichen Schäden durch Staus und Unfallraten in Bezug auf Streckenabschnitte mit temporären Seitenstreifenfreigaben liegen der Bundesregierung vor?
5. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse vor, wonach sich die Unfallhäufigkeit auf Abschnitten mit temporären Seitenstreifenfreigabe grundlegend verändert hat?
6. Welche Kosten entstehen nach Kenntnis der Bundesregierung durch die Einrichtung einer temporären Seitenstreifenfreigabe durchschnittlich pro Autobahnkilometer?
7. Welcher Anteil der Bundesautobahnen besitzt derzeit eine Streckenbeeinflussungsanlage, die die Einrichtung einer temporären Seitenstreifenfreigabe theoretisch zulassen würde?
8. Wie wird sich dieser Anteil nach Kenntnis der Bundesregierung in den kommenden fünf Jahren entwickeln?
9. Auf welchen Bewertungskritierien beruht derzeit die Einrichtung von temporären Seitenstreifenfreigaben, und besteht an diesen Kriterien nach Auffassung der Bundesregierung Änderungsbedarf?
10. Ist für die Einrichtung von temporären Seitenstreifenfreigaben immer ein Planfeststellungsverfahren notwendig?
11. Wie sollen die Einrichtung und Steuerung von temporären Seitenstreifenfreigaben nach der Reform der Bundesfernstraßenverwaltung im Jahr 2021 nach Auffassung der Bundesregierung geregelt werden?
12. Welche Ziele hat der Bund mit dem „Projektplan Straßenverkehrstelematik 2015“ verfolgt, und welche Erkenntnisse wurden daraus gewonnen?

13. Wie ist der aktuelle Stand der Umsetzung des „Projektplans Straßenverkehrstelematik 2015“ hinsichtlich der darin geplanten Einrichtungen von Streckenbeeinflussungsanlagen mit temporärer Seitenstreifenfreigabe?
14. Plant die Bundesregierung eine Fortführung oder Wiederauflage des „Projektplans Straßenverkehrstelematik 2015“?

    Falls ja, wann soll dieser vorliegen, und falls nein, warum nicht?

Berlin, den 15. Mai 2019

Christian Lindner und Fraktion



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333